

Ozório Calil Júnior
Luiz Ferrarini Júnior

Plano Diretor de 1945 Elaborado para Ribeirão Preto – Proposta do Engenheiro José de Oliveira Reis.

Resumo

O resgate do primeiro Plano Diretor para Ribeirão Preto, elaborado pelo engenheiro-urbanista José de Oliveira Reis, tem por objetivo destacar as propostas de caráter prospectivo para a cidade, no ano de 1.945, identificar os pressupostos teóricos utilizados pelo autor e suas vinculações às diversas correntes do pensamento urbano do nosso século.

O Plano Diretor apresenta soluções para problemas da época, através das propostas de zoneamento, definição do sistema viário principal e criação de áreas públicas.

Os aspectos inovadores do plano, se referem à:

sua proposta de uma estrutura urbana para abrigar uma população projetada de 400 mil habitantes;

implantação de vias perimetrais, radiais e transversais (constituindo corredores comerciais);
criação de parques de fundo de vale (objetivando espaços para lazer e saneamento de áreas alagadiças, com a construção de “parkways”);

valorização das áreas verdes em loteamentos e ampliação do Bosque Municipal;

projetos de loteamento (criando identidades diferenciadas para os bairros, com grandes quadras e áreas de uso comum);

dimensionamento do aeroporto para aterrissagem de aviões de grande porte.

Portanto, ainda que não implantado, o Plano Diretor de 1.945, se constitui como referência na história do pensamento urbano em Ribeirão Preto.

Plano Diretor de 1945 - Antecedentes

Ribeirão Preto constitui-se como cidade e pólo regional conjuntamente com o

desenvolvimento da economia cafeeira, a partir dos anos de 1.880, tendo seu apogeu na década de 1.920.

A polarização exercida pela cidade se manifesta através das funções de beneficiamento, comercialização e fornecimento de insumos para as lavouras de café; além da prestação de serviços e comércio varejista para a população rural.

Junto a cultura do café, temos a cultura de produtos de subsistência (açúcar, álcool, carne, leite e derivados, algodão e grãos) voltada para o consumo dos trabalhadores agrícolas e a população urbana.

Na área urbana, localizavam-se também, as indústrias Antártica, Metalúrgica, Matadouro Municipal e o complexo de apoio às ferrovias Mogyana e São Paulo-Minas.

A crise de 1.929 teve forte impacto na região. No entanto, Ribeirão Preto possuindo uma economia diversificada, retomou suas atividades econômicas, a partir de 1.936, aos níveis anteriores à crise ¹.

Nas décadas de 30 e 40 a região teve um decréscimo populacional de 4,2% e 2,4%, respectivamente. Ribeirão Preto se diferenciava da região, enquanto sua população urbana aumentava na década de 40 em 34,86%. Em números absolutos a população passou de 46.946 habitantes, em 1.940, para 63.312 habitantes, em 1.950, de acordo com dados do censo demográfico ².

Pelos dados apresentados, os anos 40 representam para Ribeirão Preto um período de retorno do crescimento econômico e populacional, com conseqüente aumento das demandas pelos serviços urbanos, habitação e infra-estrutura. É importante salientar que na história política de Ribeirão Preto, entre o período de 1.930-67, vários prefeitos interinos se sucederam, com mandatos de um ou dois anos. Apesar desta descontinuidade administrativa as diversas obras de remodelação urbana não foram interrompidas.

A iniciativa do Plano Diretor está vinculada a estas contingências. O então prefeito Alcides de Araújo Sampaio quando convidou o Eng. José de Oliveira Reis para elaborar o plano, era interino, e seu mandato foi de um ano (1944), sendo o plano concluído e entregue em 1945, na administração de Luiz Augusto Gomes de Mattos.

Propostas do Plano Diretor

As propostas apresentadas pelo Eng. José de Oliveira Reis, contidas no documento ” *Observações e Notas Explicativas do Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto*”, foram expostas na seguinte ordem:

1 - O autor expõe diretrizes para o Plano Diretor, que deveriam ser adaptadas às condições locais, sejam essas motivadas pelas condicionantes ” *físicas, técnicas, econômicas, financeiras ou sociais*”.

2 - Suas propostas estão direcionadas para as áreas não urbanizadas e de expansão urbana, não alterando o espaço já consolidado da cidade, compreendendo a região do núcleo histórico. O único elemento estrutural que altera, é a localização da Estação de Ferro da Mogyana, que seria deslocada da área central, para a Vila Tibério; além de propor uma segunda estação junto ao aeroporto. Essas mudanças exigiriam construções de *“novas linhas, pátios de triagem, localização de fábricas, desvios e nova localização para a estação dos Campos Elíseos”*. A Vila Tibério, para onde deveria se deslocar a estação, e o vizinho bairro Barracão, firmavam-se como áreas de habitação operárias.

As áreas remanescentes do deslocamento dos trilhos, seriam urbanizadas e novas quadras seriam criadas. O Eng. José de Oliveira Reis ressalta a importância da cidade ser mais compacta, ou seja, que o crescimento urbano se efetivasse sem deixar vazios.

3 - O plano diretor deveria prever o crescimento da cidade e de sua população (400 mil habitantes), tendo instrumentos de controle desse processo.

4 - Objetivando delimitar a área urbana, o autor divide o município, em duas áreas:

4.1- área urbana e de expansão – compreende a áreas urbanizadas e as áreas que serão incorporadas com o crescimento da cidade.

4.2- área agrícola, rural ou suburbana – o autor esclarece que este plano diz respeito as áreas urbanas, mas que poderia ser feito um plano regional, onde a área rural fosse contemplada.

Com a definição da área urbana e de expansão urbana, esta constituído o perímetro urbano, permitindo-se o controle na aprovação de novos loteamentos, que deverão estar circunscritos a este perímetro.

5 - A proposta do sistema viário tem a preocupação de hierarquizar as vias com vistas a disciplinar o trânsito no interior da malha urbana. O autor define o sistema viário em vias radiais, perimetrais, transversais e locais.

5.1- As vias radiais são eixos viários que ligam o centro aos bairros, e o seu prolongamento coincide com as estradas de rodagem de acesso a outros municípios. Nesta categoria enquadra-se a rua Saldanha Marinho, tendo como prolongamento a Av. da Saudade. Este eixo viário, que hoje se prolonga na Av. Brasil, consolidou-se como importante centro comercial. Anteriormente essa via era o acesso dos viajantes que vinham de Franca, Batatais e Brodowski. Outra radial constante do plano é a rua Castro Alves, com prolongamento na rua Luiz Barreto. Hoje esta rua tem a função de via coletora, com importância restrita ao bairro.

5.2-As vias perimetrais são subdivididas em: circuito interno e externo. O circuito interno é constituído pela delimitação do centro urbano, denominado quadrilátero central. As avenidas 9 de Julho, Independência, Francisco Junqueira (anteriormente denominada do Café) e Jerônimo Gonçalves constituem este circuito. Quando foi elaborado o plano, a Av. Independência não estava implantada integralmente, fato que se concretiza no início da década de 50; o mesmo acontece com o trecho da 9 de Julho, em seu cruzamento com a Independência. Com o

crescimento da cidade essas vias foram prolongadas, constituindo-se vias radiais, onde a Av. Francisco Junqueira, é hoje o eixo viário, que liga a Rodovia Anhanguera ao centro da cidade. A Avenida 9 de Julho, com prolongamento da Avenida Costábile Romano, e a Avenida Independência constituíram eixos que disciplinaram o crescimento nas regiões Sudeste e Sul. O circuito externo, coincidiria com o perímetro urbano definido pelo autor, com a função de comunicação entre bairros, sem passar pelo centro. Esta via de contorno não foi construída no local indicado, mas posteriormente implantou-se o anel viário, de maior abrangência.

5.3- As vias transversais, com a função de ligação entre bairros, foram definidas pelas ruas Capitão Salomão, Pernambuco e Paraguai. A rua Capitão Salomão consolidou-se, acompanhando o crescimento da cidade, com o prolongamento das avenidas D. Pedro I e 13 de Maio, tendo, posteriormente, mais um prolongamento executado, com a Av. Castelo Branco que termina na Rodovia Anhanguera, e Av. Luiz Galvão Cezar no anel viário. Esse conjunto de vias, corta a cidade de nordeste a sudeste. Já a rua Pernambuco tem hoje a função de ligação entre os bairros dos Campos Elíseos e Ipiranga. A rua Paraguai, onde estaria localizada uma das estações da Companhia Mogiana e acesso ao futuro aeroporto, hoje constitui-se apenas como uma via local. A estação foi localizada na Av. Mogiana, região Norte da cidade, tendo como acesso ao aeroporto, a Av. Alberto Whatelly, via paralela a rua Paraguai.

No cruzamento das vias radiais, perimetrais e transversais, foram previstas “*praças de circulação e de orientação de tráfego*”, sendo que destas poucas praças foram implantadas.

6 - A formação de um “*cinturão verde e espaços livres*”, constituíram o tratamento, o qual o autor, propunha as áreas intercaladas nas quadras, e as áreas ao longo dos córregos (mata nativa). O reflorestamento ao longo dos rios Ribeirão Preto, Retiro e Tanquinho, teria por objetivo “*amenizar o clima, criar uma reserva florestal, sanear as várzeas com um mínimo de despesas e a criação de parkways*” .

As propostas para o parcelamento das áreas de expansão, ainda que não mencione, tem como referência elementos das cidades jardins. Seus desenhos indicam a intenção do autor em diferenciar os espaços no interior dos bairros, através da criação de uma grande área verde, que ao mesmo tempo que impõe uma monumentalidade ao espaço, constitui o eixo de simetria ao traçado do loteamento. A integração dessas áreas de expansão urbana à malha viária existente, se faz através do prolongamento das vias radiais e perimetrais, ficando garantida a interioridade dos bairros, através da segmentação das vias locais. As quadras destinadas às habitações se desenvolvem circundando áreas destinadas ao uso comum de seus moradores. Este aspecto do plano é inovador, na medida que o enfoque dado tem a clara preocupação com o meio ambiente e a qualidade de vida urbana. Os loteamentos existentes em 1945, ocupavam áreas de cotas mais altas, e os vales não tinham sido ocupados. Outra proposta importante, seria triplicar a área do Bosque Municipal, onde infelizmente prevaleceu a lógica especulativa do capital imobiliário e a gleba destinada a sua ampliação foi loteada. Com a implantação das avenidas de fundo de vale,

os rios, gradativamente, foram confinados em calhas. Esta lógica tem mostrado suas conseqüências, com as enchentes tornando-se recorrentes, na medida que o solo vai sendo impermeabilizado com novos loteamentos, aumentando a incidência de água nos rios, em tempos de cheia. O Plano Diretor aprovado em 1.995, retoma a idéia dos “*parques lineares de fundo de vale*”³, que são áreas remanescentes às avenidas marginais.

A idéia original do engenheiro José de Oliveira Reis era a criação de parques de fundo de vale, quando estes ainda não eram ocupados, não tendo a cidade atingido os 65.334 habitantes de 1950⁴.

7- O zoneamento proposto divide a cidade em oito zonas:

ZC 1 – Zona comercial de 1º categoria: compreendendo a área central. Nesta categoria estão contidas as propostas de expansão da cidade em direção a nova localização da estação da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, na Vila Tibério;

ZC 2 – Zona comercial de 2º categoria: compreende as áreas limítrofes a **ZC 1**, e as quadras ao longo das vias radiais e transversais, criando assim, eixos comerciais, onde estariam localizados o comércio de atendimento aos bairros. Esta proposta objetiva manter a interioridade dos bairros, delimitando áreas de comércio e residência;

ZI – Zona industrial : a proposta para a localização da zona industrial, considerava o baixo custo dos terrenos, a proximidade das vias férreas, distantes das zonas residências, não muito afastadas do centro comercial e a jusante dos ventos dominantes. O autor identifica áreas propícias a localização industrial ao longo das ferrovias, e nos bairros onde já se localizavam.

ZR – Zona residencial : na definição do padrão de urbanização, o autor reafirma a tendência de localização existente:

ZR 1 – Zona residencial de 1º categoria: loteamentos para classe alta, localizados na região Sul e Sudeste. Esta tendência se confirma nas décadas seguintes.

ZR 2 – Zona residencial de 2º categoria: loteamentos para classe média, localizados na região leste, nordeste, norte e sudoeste. Verificam-se, atualmente, a construção de conjuntos habitacionais em parte destas áreas, principalmente a norte e nordeste.

ZR 3 – Zona residencial de 3º categoria: loteamentos para classe operária, localizados próximos as áreas das zonas industriais. Encontram-se atualmente ocupados por bairros de classe média e baixa (bairros populares)

ZED – Zona de especificações diversas: quanto a zona de especificações diversas, o autor diz que “*dependerá de fatores indicados pelo desenvolvimento e tendências da cidade*”.

ZR – Zona agrícola ou rural

8 - A escolha da área para localização do aeroporto, junto a Metalúrgica, tinha como critério a topografia, além de cotas mais elevadas. Recomendava-se a reserva de uma área de 6km², com previsão para aterrissagem de aviões à jato. Em 1945 a rede rodoviária era bastante precária, e não estavam dadas as condições dos anos 50, daí a ênfase no transporte ferroviário e a

localização da segunda estação ferroviária junto a área do aeroporto, prevendo a integração dos transportes. À área indicada coincide com a localização atual, porém não foram previstas desapropriações para garantir futuras ampliações.

Análise do Plano Diretor pelo Engenheiro José de Oliveira Reis.

Em 1955, portanto dez anos após apresentar suas propostas para o Plano Diretor, o Eng.º José de Oliveira Reis retorna à Ribeirão Preto, para uma conferência a convite do Sr. Prefeito José da Costa (prefeito interino de 1.955-1.956).

“ELABORAÇÃO DO PLANO DIRETOR DA CIDADE POR TÉCNICO DE RECONHECIDA COMPETÊNCIA.

Pref. José da Costa e o Pres. da Câmara Dr. Adalberto Teixeira de Andrade convidam o urbanista José de Oliveira Reis, para elaborar novo Plano Diretor, pois este é autor do 1º e único plano até o momento para R.P.. “Pôr motivos vários esse trabalho ficou até hoje adormecido nas gavetas do Departamento de Obras da Prefeitura, sendo impossível no momento coloca-lo em prática devido ao desordenado número de loteamentos e outras aberrações cometidas na cidade no setor urbanístico”. (Diário da Manhã – R.P. – 08/06/55)

Nesta conferência o autor explicita seu entendimento sobre planejamento, suas referências teóricas e atualiza suas propostas para a cidade.

Faz um texto para a conferência, datilografado com o seguinte título: “*Notas para palestra em Ribeirão Preto em 8-8-55*”, que subsidia as observações que seguem.

Em 1945, quando desenvolveu a proposta para o Plano Diretor, fez referência ao planejamento regional no momento da divisão do município em área urbana e rural. Dez anos passados, retoma o problema do urbanismo numa escala abrangente, citando três escalas de planejamento: “*city planning, regional planning e o national planning*”.

Em seu plano, suas propostas se restringem aos aspectos físicos da cidade (zoneamento e sistema viário); neste outro momento coloca como princípio, a necessidade de atender os anseios da população e a qualidade de vida urbana.

Defendeu a idéia de Ribeirão Preto ter seu Plano Diretor, devido sua importância como cidade na região e no Estado, e pôr sua população urbana de 82.812 hab. em 1955.

Propôs a criação de uma comissão, órgão técnico ou departamento da municipalidade, para iniciar os estudos de planejamento do município.

Conclui fazendo uma avaliação da proposta de 1945, onde, tendo em vista as transformações da cidade, o traçado da Mogyana provavelmente seria alterado; critica a continuidade das vias existentes, nas áreas de expansão urbana, propostas em 1.945, e propõe em

1.955 “estabelecer sistema de vias arteriais de caráter periférico às super quadras, dentro das quais seriam projetadas as unidades de vizinhança (neighborhood unit – unité de voisinage)”, núcleos de cinco a seis mil habitantes; enfatiza a importância de sistemas de parques, áreas livres e áreas verdes, para a cidade, lamenta que não tenha sido implantado nenhum parque e não tenha se iniciado o reflorestamento dos vales, onde “com 10 anos as árvores já estariam com bom porte”. Reafirma a necessidade de se reservar áreas para o aeroporto, com vistas a receber grandes aeronaves. Constata, também, que houveram grandes expansões das áreas urbanizadas, além do perímetro urbano delimitado.

As propostas referentes às três escalas do planejamento, a criação de unidades de vizinhança e a criação de uma comissão do Plano Diretor ou órgão técnico, se embasam na experiência norte-americana de planejamento, com destaque para o Plano Regional de Nova York, coordenado pelo urbanista Thomas Adams.

Além de Thomas Adams, o engenheiro José de Oliveira Reis, cita em sua exposição, outros urbanistas, como o francês Gaston Bardet, e o argentino Carlos Maria della Paolera.

O Engenheiro José de Oliveira Reis – Currículo Resumido

Nascido em 25 de setembro de 1903, em Ribeirão Preto, cursou a Escola Politécnica do Rio de Janeiro, diplomando-se em 1923 como Engenheiro Geógrafo, e em 1925 como Engenheiro Civil.

No período de 1926-28 trabalhou nos Serviços de Abastecimento de Água de Rio Claro – SP, e como engenheiro civil, em construtoras, no período de 1.928-29.

Como funcionário público, assume em 1933, na Prefeitura do Distrito Federal, o cargo de Assistente de Coordenação na secretaria de Planejamento e Coordenação.

Entre 1936-48 foi Engenheiro Chefe da Comissão do Plano da Cidade e do Serviço Técnico Especial da Avenida Perimetral.

De 1945-48, assume a Diretoria do Departamento de Urbanismo no Governo Carlos Lacerda, “...realizando diversas obras de grande importância para a cidade.”⁵.

Em 1.953, é nomeado Chefe do Serviço Técnico da Avenida Perimetral.

No ano de 1.955, torna-se Chefe da Comissão de Engenharia de Tráfego da Prefeitura do Distrito Federal (PDF).

De 1.956 a 1.960, ocupou o cargo de diretor do Departamento de Urbanismo da PDF, pela terceira vez.

Em 1960, por concurso, inicia carreira acadêmica como Livre Docente na disciplina de Urbanismo na Faculdade de Arquitetura da UFRJ, posteriormente, como Professor Catedrático da disciplina de Administração Pública da mesma faculdade.

No período 1970-71, como Coordenador de Planos e Orçamento da Secretária de Governo, organizou a Comissão de Plano da Cidade, na administração do Prefeito Henrique Dordsworth.

Como Chefe do Plano da Cidade, participou da revisão do Plano Agache. Colaborou na transformação da Comissão do Plano da Cidade em Departamento de Urbanismo.

Publicou vários trabalhos nas revistas da Prefeitura do Distrito Federal, Clube de Engenharia e Administração Municipal. Em 1973 recebe o título de Cidadão do Estado da Guanabara.

Falece em 23 de Julho de 1.994.

Bibliografia

LEME, Maria Cristina da Silva. In *Urbanismo no Brasil – 1.895-1.965*. Org. Maria Cristina da Silva Leme. São Paulo. Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1.999. pg.503-505.

PIRES, Júlio Manuel. *Um Estudo de História Econômica Regional sob a Ótica das Finanças Públicas*. Relatório Final. Programa de Apoio as Atividades de Pesquisa Acadêmicas no âmbito do EAE. São Paulo. 1.994.

Arquivo Público e Histórico do Município de Ribeirão Preto
Secretaria Municipal Do Planejamento e Desenvolvimento. *Justificativa Técnica do Plano Diretor*, aprovado em 1.995. Mimio. Ribeirão Preto, SMPeD – 1.994.

I.B.G.E. – Censo Demográfico de 1.940 e 1.950.

Diário da Manhã. Ribeirão Preto. 1.944/1.945/1.955.

A Cidade. Ribeirão Preto. 1.955.

Currículos

Ozório Calil Júnior

Profissão: Arquiteto

Data de Nascimento: 03/02/48

Local de Nascimento: Taquaritinga – S.P.

Registro Profissional: CREA 4ª Região, n.º 10.722 / 0

CPF: 550 976 008 / 78

Endereço: Rua Humaitá n.º 461, Apto. 132

Ribeirão Preto – SP. – CEP 1402-680

Fone: (0xx16) 623-8746

Formação

Graduação: Arquitetura na Universidade: Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais. Período: 1969-1972.

Mestrado em Estudos Latino Americanos (créditos concluídos) na Universidade: Escola de Ciências Políticas da Universidade Nacional Autónoma do México. Período: 1974-1978

Curso de Especialização: Seminário Avançado de Programação do Desenvolvimento Regional, realizado em Jalapa (México), no período de 17/10 a 09/12/77. Promovido pela Secretaria de Programación e Presupuesto, Centro de Capacitación para el Desarrollo e Organización da Nações Unidas.

Mestrando em Arquitetura, na Escola de Engenharia de São Carlos – USP. Período: Março de 1.999.

Experiência Docente:

Professor ajudante no curso de Teoria Social da Faculdade de Ciência Política da UNAM, México, 1º semestre de 1977.

Professor do curso de Saneamento no Centro Federal de Educação Tecnológica de MG, Belo Horizonte, 1º semestre de 1979.

Professor no curso de Desenho de Arquitetura no Centro Federal de Educação Tecnológica de MG, Belo Horizonte, 1979 / 80.

Debatedor no seminário sobre curriculum mínimo de arquitetura realizado na Escola de Arquitetura da UFMG, patrocinado pelo Diretório Acadêmico e IAB / MG, Belo Horizonte, 1979.

Conferência no IV Ciclo de Estudos Brasileiros de Divinópolis, promovido por entidades estudantis, sobre o tema Urbanização e Comunidade, Divinópolis / MG.

Professor no curso de Arquitetura e Urbanismo das Faculdades Metodistas Integradas Izabela Hendrix, na disciplina de Economia, Belo Horizonte, 1986 / 87.

Palestra sobre o tema Urbanismo, no curso de Economia da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, maio de 1986.

Professor no curso de Arquitetura e Urbanismo do Instituto Educacional Moura Lacerda, na disciplina Planejamento Urbano, Ribeirão Preto / SP, agosto de 1988 a novembro de 1990.

Debatedor na III Semana de Arquitetura da UNIFRAN sobre o tema A Cidade: Planejamento e Plano Diretor, Franca / SP, outubro de 1991.

Palestra no Forum de Debates Sobre Meio Ambiente, promovido pela Secretaria Regional da SBPC – Subarea III SP e a Faculdade de Ciências Agrárias e Veterinárias , Campus de Jaboticabal – UNESP, sobre tema Urbanização e Ambiente, fevereiro de 1992.

Palestra no EEPG Prof. Luiz Latorraca, sobre o tema Plano Diretor de Jaboticabal , junho de 1992.

Trabalho enviado ao 19º congresso Brasileiro de Ensino de Engenharia– COBENGE: Novas concepções e práticas sobre o processo de produção da ambiente construído e a formação de alunos e ex-alunos de engenharia civil: Relato de experiências desenvolvidas. São Paulo, novembro de 1991.

Comunicação apresentada no XII Congresso Brasileiro de Arquitetos sobre o tema “O compromisso público entre administração municipal e universidades, a formação polivalente de profissionais e estudantes”, relato experiências da Prefeitura de Jaboticabal, outubro de 1991.

Professor do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Paulista, na disciplina Projeto Urbano e Paisagismo II, agosto de 1997 a 1998.

Luiz Ferrarini Júnior

Profissão: Arquiteto

Data de Nascimento: 15/02/76

Local de Nascimento: São Paulo – S.P.

Registro Profissional: CREA n.º 05060893110/D

CPF: 252 349 348 / 96

Endereço: Rua Cesário Mota, 1.057

Ribeirão Preto – SP. – CEP 14090-050

Fone: (0xx16) 625-6997/ 621-0131

Fax: (0xx16) 636-6384

E-mail : LFerrarini@neomundi.com.br

Formação

Graduação: Centro Universitário Moura Lacerda – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.

Período: 1994-1998.

Aluno Especial no Mestrado de Arquitetura, na Escola de Engenharia de São Carlos – USP.

Período: Março de 1.999.

Seminários

Palestra “*A Relação Edifício x Cidade*” - Paulo Mendes da Rocha

(professor FAU-USP - São Paulo) - 1.995

Palestra “*Metrópole*” - Carlos Martins (professor FAU-USP - São Carlos e Coordenador da Pós-Graduação de Arquitetura e Urbanismo) 1.995.

Palestra “*Os desafios da gestão na cidade brasileira*” - Raquel Rolnik (professora da FAU - PUCAMP - Coordenadora do curso de Pós-Graduação de Arquitetura e Urbanismo) - 1.998

Notas

¹ Sobre o desenvolvimento econômico de Ribeirão Preto, ver Pires, Relatório Final.

² Ver censo demográfico de 1.940 e 1.950 - IBGE.

³ Sobre as propostas de ocupação em fundo de vale para a cidade de Ribeirão Preto, ver Justificativa Técnica do Plano Diretor, aprovado em 1.995.

⁴ Id. IBGE.

⁵ Quanto às atuações e trabalhos realizados pelo Engenheiro José de Oliveira Reis, ver Leme, 1.999.